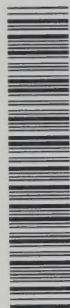




Transport Canada  
Hon. Lloyd Axworthy  
Minister

Transports Canada  
L'hon. Lloyd Axworthy  
Ministre

CAI  
T  
- 83 P57



3 1761 11635797 1

## POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS



Canada



TP 5014



© Minister of Supply and Services Canada 1983

Cat. No. T22-63/1983

ISBN 0-662-52806-9

**This document is also available on cassette and in braille.  
Cover shows the stair-lift at the Kingston Railway Station.**

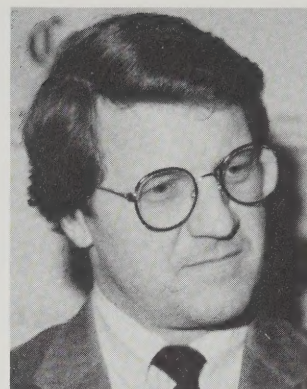


**Transport Canada**

**Hon. Lloyd Axworthy  
Minister**

**Transports Canada**

**L'hon. Lloyd Axworthy  
Ministre**



## **POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS**

TRANSPORT CANADA'S POLICY ON THE TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS SETS OUT THE INTENT OF THE DEPARTMENT TO ENSURE THAT SAFE, RELIABLE AND EQUITABLE SERVICES ARE AVAILABLE TO DISABLED PERSONS ON ALL MODES OF TRANSPORTATION UNDER FEDERAL JURISDICTION. IT REPRESENTS PART OF TRANSPORT CANADA'S RESPONSE TO RECOMMENDATION 83 OF THE OBSTACLES REPORT, WHICH CALLED FOR THE DEVELOPMENT OF A NATIONAL POLICY ON TRANSPORTATION FOR DISABLED PERSONS.

THE POLICY HAS BEEN IN PREPARATION FOR TWO YEARS AND HAS INVOLVED CONSULTATION WITH MANY GROUPS, INCLUDING PROVINCIAL GOVERNMENTS, CARRIERS AND ORGANIZATIONS REPRESENTING DISABLED CONSUMERS. I WOULD LIKE TO THANK ALL THOSE WHO TOOK PART IN THIS PROCESS, AND PARTICULARLY THE ADVISORY COMMITTEE ON TRANSPORTATION OF THE

HANDICAPPED WHOSE CONTRIBUTION TO THE FORMULATION OF THIS POLICY HAS BEEN MOST IMPORTANT.

I FULLY RECOGNIZE THAT THIS POLICY IS STATED IN THE FORM OF GENERAL PRINCIPLES. OUR SUCCESS IN THIS AREA WILL BE JUDGED, ULTIMATELY, NOT BY GENERAL STATEMENTS BUT BY THE REALITY OF IMPROVING THE MOBILITY OF THOUSANDS OF CANADIANS SO THAT THEY MAY PARTICIPATE IN OUR SOCIETY WITH GREATER FREEDOM AND EQUALITY.

THESE ARE VERY REAL TECHNOLOGICAL AND MANAGERIAL PROBLEMS THAT MUST BE RESOLVED. THE POLICY REPRESENTS OUR COMMITMENT TO DEALING WITH THESE PROBLEMS AND PROVIDES A FRAMEWORK FOR MOVING FORWARD.

Lloyd Axworthy



# **POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS**

## **MINISTER OF TRANSPORT**

### **1. PURPOSE**

THIS POLICY CLARIFIES, FOR ALL PROVIDERS AND RECIPIENTS OF SERVICES, THE PRINCIPLES AND STRATEGIES TO WHICH THE FEDERAL GOVERNMENT IS COMMITTED IN THE PROVISION OF ACCESS TO FACILITIES AND SERVICES FOR DISABLED PERSONS ON TRANSPORTATION MODES UNDER FEDERAL JURISDICTION. THE PAPER REPRESENTS A STATEMENT OF INTENT TO WORK TOWARD THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY AS OUTLINED IN SECTION 2 BELOW. STEPS WILL BE TAKEN TO ENSURE THAT REGULATIONS AND PROGRAMS ARE PUT IN PLACE TO IMPLEMENT THE POLICY AND THAT THE PUBLIC IS KEPT INFORMED ABOUT THESE ACTIVITIES.

TRANSPORT CANADA AND THE MINISTER'S ADVISORY COMMITTEE ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS HAVE DEVELOPED THIS POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS. IT FOLLOWS TWO YEARS OF INTENSIVE ACTIVITY BY AND ON BEHALF OF DISABLED PERSONS, INCLUDING THE NATIONAL TRANSPORTATION CONFERENCE OF THE COALITION OF PROVINCIAL ORGANIZATIONS OF THE HANDICAPPED AND THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION PUBLIC MEETING ON PROBLEMS FACED BY DISABLED TRAVELLERS OF NOVEMBER 1979.

## **2. POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS**

THE POLICY, IN KEEPING WITH THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT, IS TO ENSURE THE PROVISION OF SAFE, REASONABLE AND EQUITABLE ACCESS TO TRANSPORTATION MODES UNDER FEDERAL JURISDICTION, AND TO REMOVE THE BARRIERS TO TRAVEL, BOTH PHYSICAL AND ATTITUDINAL, EXPERIENCED BY DISABLED PERSONS.

## **3. BACKGROUND**

THIS POLICY IS BASED ON THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT (NTA) (SECTION 3), WHICH SPEAKS OF AN "ECONOMIC, EFFICIENT AND ADEQUATE TRANSPORTATION SYSTEM MAKING THE BEST USE OF ALL AVAILABLE MODES OF TRANSPORTATION AT THE LOWEST TOTAL COSTS..." IN ADDITION, TRANSPORT CANADA DEVELOPED NINE STRATEGIC OBJECTIVES IN THE MID-70S, OF WHICH THREE RELATE TO THIS POLICY: STRATEGIC OBJECTIVE #4 "AN ADEQUATE LEVEL OF SAFETY"; STRATEGIC OBJECTIVE #5 "TO ENSURE THAT CANADIANS ARE AFFORDED REASONABLE ACCESSIBILITY TO THE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM" AND STRATEGIC OBJECTIVE #8 "TO ENSURE THAT USERS OF THE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM ARE TREATED EQUITABLY." THESE STRATEGIC OBJECTIVES ARE CURRENTLY USED IN TRANSPORT CANADA PLANNING.



LEGAL JURISDICTION FOR TRANSPORTATION IN CANADA IS DIVIDED BETWEEN THE FEDERAL AND PROVINCIAL GOVERNMENTS WITH RESPECT TO PARTICULAR TRANSPORTATION SERVICES. BASICALLY, THE FEDERAL GOVERNMENT HAS REGULATORY AUTHORITY OVER RAILWAY PASSENGER SERVICES, AIR TRANSPORT, CERTAIN EAST COAST FERRIES, SOME SERVICES OPERATING ON CERTAIN INLAND WATERWAYS, TERRATRANSPORT'S ROADCRUISER SERVICES IN NEWFOUNDLAND, AND SAFETY STANDARDS FOR AUTOMOBILES MANUFACTURED OR IMPORTED. THE PROVINCES REGULATE EXTRA-PROVINCIAL BUS UNDERTAKINGS, ALTHOUGH THESE FALL WITHIN FEDERAL JURISDICTION. CN- AND CP-OPERATED COMMUTER RAIL SERVICES IN TORONTO AND MONTREAL ARE LEGALLY UNDER FEDERAL JURISDICTION, BUT THE ONTARIO AND QUEBEC GOVERNMENTS HAVE ACCEPTED RESPONSIBILITY FOR THEM. A SIMILAR ARRANGEMENT WOULD LIKELY APPLY IF AND WHEN A VANCOUVER COMMUTER SERVICE IS PUT IN PLACE. THE FEDERAL GOVERNMENT HAS NO OTHER AUTHORITY OVER URBAN TRANSPORT EXCEPT IN CONTRACTS WITH PRIVATE COMPANIES FOR GROUND TRANSPORTATION OFFERED AT AIRPORTS.

THE CANADIAN CHARTER OF RIGHTS AND FREEDOMS, PROMULGATED IN APRIL 1982, PROTECTS PHYSICALLY AND MENTALLY HANDICAPPED PERSONS AGAINST DISCRIMINATION. PROVINCES CAN OVERRULE THE EQUALITY RIGHTS (SECTION 15) OF THE CHARTER.

AS RECENTLY AMENDED, THE CANADIAN HUMAN RIGHTS ACT PROHIBITS DISCRIMINATION AGAINST DISABLED PERSONS IN THE PROVISION OF GOODS AND SERVICES, INCLUDING TRANSPORTATION.

#### 4. DEFINITION OF A DISABLED PERSON

WITH REFERENCE TO THIS POLICY, A DISABLED PERSON IS ANY PERSON WHO HAS A PHYSICAL, MENTAL OR MEDICAL CONDITION, EITHER PERMANENT OR TEMPORARY, THAT LIMITS HIS/HER ABILITY TO USE PUBLIC TRANSPORTATION SERVICES. THIS DEFINITION IS BROAD ENOUGH TO INCLUDE, AMONG OTHERS, THE ELDERLY, THE OBESE, PREGNANT WOMEN AND THOSE PEOPLE WITH INJURIES.

#### 5. DISABLED TRAVELLERS IN CANADA

THE NUMBER OF DISABLED PEOPLE IN CANADA IS CURRENTLY ESTIMATED AT APPROXIMATELY ONE IN TEN. AMONG THE PHYSICALLY DISABLED, APPROXIMATELY ONE MILLION ARE ESTIMATED TO BE TRANSPORTATION HANDICAPPED IN SOME WAY. TRANSPOSING FROM U.S. DATA SHOWS THAT A ROUGH BREAKDOWN OF THE ONE MILLION TRANSPORTATION HANDICAPPED BY SPECIFIC DYSFUNCTION GROUP INCLUDES:



## PHYSICALLY DISABLED PERSONS<sup>(1)</sup>

VISUALLY IMPAIRED	— 165,000
HEARING IMPAIRED	— 164,000
REQUIRING MOBILITY AIDS (CANES, CRUTCHES)	— 191,000
WHEELCHAIR USERS	— 43,000
MINOR DYSFUNCTIONS	— 249,000
DIFFICULTY UNDERSTANDING DIRECTIONS OR INSTRUCTIONS	— 113,000

EXCLUDED FROM THIS ESTIMATE ARE THE MENTALLY HANDICAPPED, RURAL DISABLED, TEMPORARILY DISABLED, HOMEBOUND AND PEOPLE IN INSTITUTIONS. APPROXIMATELY 60% OR 600,000 OF THE ESTIMATED ONE MILLION PHYSICALLY DISABLED PERSONS WHO ARE TRANSPORTATION HANDICAPPED ARE IN THE 5-65 AGE GROUPS, WHICH ARE THE PRIMARY GROUPS SEEKING ACCESS TO EDUCATION, JOBS, RECREATION, ETC. THE OTHER 40% OF DISABLED TRAVELLERS ARE OVER 65. BECAUSE OF LONGER LIFE EXPECTANCY AND OTHER DEMOGRAPHIC CHANGES, THIS POPULATION IS EXPECTED TO DOUBLE BY THE YEAR 2000 AND DOUBLE AGAIN BY 2020.

---

(1) DATA BASE STUDY FOR THE IDENTIFICATION AND QUANTIFICATION OF TRANSPORTATION HANDICAPPED PERSONS IN CANADA, VOL. 1, SYSTEMS APPROACH CONSULTANTS LTD. PREPARED FOR TRANSPORT CANADA, 1979.

ACCURATE STATISTICS ON THE NUMBER OF PERSONS WHO ARE TRANSPORTATION HANDICAPPED, AS A RESULT OF MENTAL HANDICAPS (RETARDATION), LEARNING AND PSYCHIATRIC DISABILITIES, ARE DIFFICULT TO OBTAIN. OWING TO SOCIAL STIGMA, THESE TYPES OF DISABILITIES ARE USUALLY UNDER-REPORTED IN SURVEYS. AVAILABLE DATA INCLUDE FIGURES FOR PERSONS WITH PSYCHIATRIC OR LEARNING DISABILITIES AND THOSE IN SPECIAL CARE, BUT DO NOT COVER THE MENTALLY HANDICAPPED:

PSYCHIATRICALY OR LEARNING DISABLED	— 126,000 <sup>(2)</sup>
CHRONIC HOSPITAL CARE INCLUDING	
PSYCHIATRIC CARE	— 85,000 <sup>(3)</sup>
NON-HOSPITAL, INSTITUTIONAL CARE	— 190,000 <sup>(4)</sup>

NO FIGURES ON THE NUMBER OF OBESE PEOPLE IN CANADA ARE AVAILABLE AT THIS TIME.

---

(2) *THE HEALTH OF CANADIANS: REPORT OF THE CANADA HEALTH SURVEY*,  
NHW, 1981

(3) *CHRONIC HEALTH CARE INSTITUTIONS*, NHW PROGRAM DATA, 1978-9

(4) *IBID.*



## **6. UNDERLYING PRINCIPLES**

**THERE ARE SOME BASIC PRINCIPLES BEHIND THIS POLICY, WHICH ARE SUBJECT TO THE DESCRIPTION OF REASONABLE AND EQUITABLE ACCESS OUTLINED IN SECTION 7 (BELOW). THESE ARE:**

- 6.1. THE FEDERAL GOVERNMENT HAS A RESPONSIBILITY TO ENSURE THAT REASONABLE, RELIABLE AND EQUITABLE TRANSPORTATION SERVICES AND FACILITIES ARE AVAILABLE TO ABLE-BODIED AND DISABLED PERSONS ALIKE.**
- 6.2. DISABLED PERSONS ARE ENTITLED TO BE TREATED WITH THE SAME DIGNITY, CONSISTENCY AND CONSIDERATION AS ARE ALL OTHER PASSENGERS WHEN TRAVELLING, AND TO RECEIVE SERVICES CUSTOMARILY AVAILABLE TO THE GENERAL PUBLIC.**
- 6.3. DISABLED PASSENGERS SHOULD NOT BE SUBJECT TO ANY UNREASONABLE TERMS AND CONDITIONS OF CARRIAGE.**
- 6.4. ALL DISABLED TRAVELLERS SHOULD BE ASSUMED TO BE SELF RELIANT UNLESS THEY, OR THEIR CHOSEN REPRESENTATIVE, STATE OTHERWISE (SUBJECT TO 6.3 ABOVE). SELF-RELIANT, NON-AMBULATORY, AIR TRAVELLERS MAY BE REQUIRED TO TRAVEL WITH ATTENDANTS UNDER CONDITIONS SPECIFIED IN AIR CARRIER TARIFFS.**

**6.5. CARRIERS SHOULD NOT BE REQUIRED TO PROVIDE “EXTRA-ORDINARY CARE” OF DISABLED PASSENGERS TRAVELLING, SUCH AS ASSISTANCE IN BREATHING, EATING, OR USING WASHROOM FACILITIES. ASSISTANCE IN ROUTINE BOARDING, DEBOARDING AND MOVING TO AND FROM THE WASHROOM, WHERE APPLICABLE, IS NOT CONSIDERED “EXTRAORDINARY CARE.”**

**6.6 THE ONUS SHOULD BE ON REGULATORY AUTHORITIES AND CARRIERS TO SHOW WHY A LIMITATION TO TRAVEL SHOULD BE IMPOSED. THE CONSUMER SHOULD NOT BE REQUIRED TO PROVE A RIGHT OF ACCESS TO A CERTAIN SERVICE.**



## **7. WHAT IS REASONABLE AND EQUITABLE ACCESS?**

IT IS IMPOSSIBLE TO STATE PRECISELY THE IMPROVEMENTS REQUIRED BEFORE ACCESS TO TRANSPORTATION SERVICES CAN BE CONSIDERED “REASONABLE AND EQUITABLE.” ONE LEADING CONSIDERATION MUST BE THE COST AND PRACTICALITY OF MAKING ACCESSIBLE TO DISABLED PERSONS CERTAIN TRANSPORT VEHICLES AND TERMINALS. OTHER FACTORS WOULD INCLUDE SIZE, AGE AND AMOUNT OF USE OF FACILITIES, TECHNICAL FEASIBILITY OF PROPOSED IMPROVEMENTS, THE EFFECT OF PROPOSED CHANGES ON SAFETY OF OPERATIONS AND THE REMAINING LIFE OF EXISTING EQUIPMENT WHEN RETROFITTING IS CONSIDERED. AS A RESULT, THE REQUIREMENTS OF “REASONABLE AND EQUITABLE” ACCESS WILL VARY OVER TIME AND IN SPECIFIC CIRCUMSTANCES. IN GENERAL TERMS, THE FOLLOWING RESULTS CAN BE EXPECTED:

**7.1. IMPROVEMENTS IN ACCESS TO TRANSPORTATION VEHICLES USED BY MAJOR CARRIERS ON ALL MODES MUST BE CONSIDERED ESPECIALLY WHEN NEW VEHICLES ARE ACQUIRED, BUT ALSO AS A RESULT OF RETROFITTING EXISTING VEHICLES.**

**7.2. ACCESS TO FACILITIES AND SERVICES AT ALL MAJOR TERMINALS, EITHER NEWLY CONSTRUCTED OR REFURBISHED, SHOULD BE IN LINE WITH STANDARDS THAT EQUAL OR EXCEED THOSE OF THE DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS.**

- 7.3. CARRIERS SHOULD MAKE COMMUNICATIONS AND GENERAL TRAVEL INFORMATION READILY AVAILABLE FOR THE MENTALLY, VISUALLY AND HEARING IMPAIRED IN THE FORMAT ADAPTED TO THEIR ABILITIES.
- 7.4. RULES AND REGULATIONS OF TRAVEL SHOULD BE MADE AVAILABLE UPON REQUEST TO DISABLED PERSONS BY GOVERNMENTS, IN A FORMAT ADAPTED TO THEIR REQUIREMENTS AND ABILITIES.
- 7.5. ALL CARRIER PERSONNEL WHO SERVE THE GENERAL PUBLIC SHOULD RECEIVE SPECIAL TRAINING IN ASSISTING DISABLED PERSONS.
- 7.6. WHERE SPECIAL SERVICES ARE REQUESTED, VERIFICATION OF THE NEED FOR SUCH SERVICES SHOULD BE CARRIED OUT BETWEEN THE DISABLED TRAVELLER OR ATTENDANT AND THE CARRIERS IN ACCORDANCE WITH TERMS DESCRIBED IN THE TARIFFS.
- 7.7. IDEALLY, THESE SPECIAL SERVICES SHOULD BE COMMON TO ALL MODES, AND, AS FAR AS EQUIPMENT PERMITS, CONSISTENT AMONG CARRIERS WITHIN EACH MODE.



## **8. STRATEGIES FOR IMPLEMENTATION**

**THE MINISTER OF TRANSPORT WILL IMPLEMENT THIS POLICY IN CLOSE CONSULTATION WITH CARRIERS, SUPPLIERS, OTHER LEVELS OF GOVERNMENT AND REPRESENTATIVES OF DISABLED PERSONS. IN SO DOING, THE FOLLOWING STRATEGIES WILL BE FOLLOWED:**

**8.1. TAKE THIS POLICY INTO ACCOUNT IN THE MAKING OF FEDERAL REGULATIONS.**

**8.2. ENSURE THAT ANY FACILITIES AND SERVICES THAT TRANSPORT CANADA PROVIDES ARE REASONABLY ACCESSIBLE TO DISABLED PERSONS.**

**8.3. ENSURE THAT THE POLICY ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS IS WELL PUBLICIZED.**

**8.4. CONSULT WITH PROVINCES, MUNICIPALITIES, CARRIERS, ORGANIZATIONS OF/FOR DISABLED PERSONS AND SENIOR CITIZENS ON FEDERAL POLICY DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION.**

**8.5. MAINTAIN THE ADVISORY COMMITTEE ON TRANSPORTATION OF DISABLED PERSONS TO MONITOR AND REVIEW PROGRESS, WITH FURTHER EVALUATION OF ITS STATUS IN TWO YEARS.**

## 9. FUNDING

THE DEPARTMENT OF TRANSPORT WILL SUPPORT THE IMPLEMENTATION OF THE POLICY IN ITS PROGRAM PLANNING, UPGRADING INFORMATION SERVICES AND R&D. CARRIERS, HOWEVER, GENERALLY SHOULD BE RESPONSIBLE FOR MAKING THE NECESSARY CHANGES TO PROVIDE REASONABLE ACCESS FOR DISABLED PERSONS, AND THEY MAY HAVE TO ADJUST THEIR TARIFFS ACCORDINGLY. THE GOVERNMENT TAKES THE POSITION THAT ANY JUSTIFICATION FOR DISCRIMINATION SHOULD BE BASED ON REASONABLE CAUSE, INCLUDING UNDUE COST, WITH PERIODIC REVIEW TO DETERMINE THE FEASIBILITY OF ELIMINATING DISCRIMINATION IN THE LONG TERM.

SPECIFICALLY, THE FEDERAL GOVERNMENT WILL CONTINUE TO:

- 9.1. ALLOCATE FUNDS TO SUPPORT IMPLEMENTATION OF THIS POLICY.
- 9.2. ALLOCATE RESOURCES TO PUBLICIZE POLICY IMPLEMENTATION AND INFORMATION FOR DISABLED PERSONS.
- 9.3. FUND FEDERAL R&D TO ASSIST CARRIERS IN DEVELOPING WAYS TO IMPROVE ACCESS.



## **10. CONCLUSION**

**THIS POLICY STATEMENT ADDRESSES THE SPECIFIC NEEDS OF DISABLED PERSONS. IT ALSO SEEKS AND ENCOURAGES CARRIER RESPONSES THAT WILL INCREASE THE LEVEL OF ACCESS. TRANSPORT CANADA RECOGNIZES THE EXCELLENT EFFORTS ALREADY MADE IN THIS DIRECTION AND IS COMMITTED TO MOVE QUICKLY AND FIRMLY IN THE FUTURE. WITH THE SUPPORT AND COOPERATION OF THE CARRIERS, PROVINCES AND MUNICIPALITIES, THE GOAL OF REASONABLE AND EQUITABLE ACCESS FOR DISABLED PERSONS WILL BE ATTAINED.**

**NOVEMBER 1983**





## 10. CONCLUSION

LE PRÉSENT ÉNONCÉ DE POLITIQUE VISE À RÉPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS DES PERSONNES HANDICAPÉES. IL VISE ÉGALEMENT À SUSCITER CHEZ LES TRANSPORTEURS DES RÉACTIONS QUI SE TRADUIRONT PAR UN ACCROISSEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ À LEURS SERVICES. TRANSPORTS CANADA RECONNAÎT L'EXCELLENCE DU TRAVAIL QUI A DÉJÀ ÉTÉ ACCOMPLI DANS CE DOMAINE ET S'ENGAGE À AGIR RAPIDEMENT ET FERMEMENT À L'AVENIR. AVEC L'APPUI ET LA COLLABORATION DES TRANSPORTEURS, DES PROVINCES ET DES MUNICIPALITÉS, L'OBJECTIF D'ASSURER AUX PERSONNES HANDICAPÉES UN DEGRÉ RAISONNABLE ET ÉQUITABLE D'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS SERA ATTEINT.

NOVEMBRE 1983

## 9. FINANCEMENT

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS APPUIERA L'EXÉCUTION DE LA POLITIQUE DANS LA PLANIFICATION DE SES PROGRAMMES ET DANS L'AMÉLIORATION DE SES SERVICES D'INFORMATION ET DE R ET D. TOUTEFOIS, C'EST EN GÉNÉRAL AUX TRANSPORTEURS QU'IL DEVRAIT REVENIR D'APPORTER LES CHANGEMENTS NÉCESSAIRES POUR ASSURER AUX PERSONNES HANDICAPÉES UN DEGRÉ D'ACCESSIBILITÉ RAISONNABLE AUX TRANSPORTS ET ILS DEVRONT PEUT-ÊTRE RAJUSTER LEURS TARIFS EN CONSÉQUENCE. LE GOUVERNEMENT SOUTIENT QUE TOUTE DISCRIMINATION DEVRAIT ÊTRE FONDÉE SUR UN MOTIF RAISONNABLE, Y COMPRIS DES FRAIS EXCESSIFS, ET QU'IL FAUDRAIT EXAMINER PÉRIODIQUEMENT LA SITUATION POUR DÉTERMINER LA POSSIBILITÉ D'ÉLIMINER LA DISCRIMINATION À LA LONGUE.

PLUS PRÉCISÉMENT, LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ASSURE ET CONTINUERA D'ASSURER:

9.1. L'ALLOCATION DE FONDS POUR APPUYER LA MISE EN ŒUVRE DE CETTE POLITIQUE;

9.2. L'AFFECTATION DE RESSOURCES NÉCESSAIRES POUR FAIRE CONNAÎTRE CETTE MISE EN ŒUVRE ET RENSEIGNER LES PERSONNES HANDICAPÉES;

9.3. LE FINANCEMENT D'ACTIVITÉS DE R ET D FÉDÉRALES POUR AIDER LES TRANSPORTEURS À METTRE AU POINT DES MOYENS D'AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ À LEURS SERVICES.



## 8. PLANS DE MISE EN OEUVRE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS APPLIQUERA LA PRÉSENTE POLITIQUE DE CONCERT AVEC LES TRANSPORTEURS, LES FOURNISSEURS, LES AUTRES PALIERS DE GOUVERNEMENT ET LES REPRÉSENTANTS DES PERSONNES HANDICAPÉES. À CETTE FIN, LES PLANS D'ACTION SUIVANTS SERONT ADOPTÉS:

8.1. TENIR COMPTE DE CETTE POLITIQUE EN ÉLABORANT LA RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE.

8.2. VEILLER À CE QUE TOUTES LES INSTALLATIONS ET TOUTES LES SERVICES QU'OFFRE TRANSPORTS CANADA SOIENT RAISONNABLEMENT ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES.

8.3. S'ASSURER QUE LA POLITIQUE FÉDÉRALE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES SOIT BIEN ANNONCÉE.

8.4. CONSULTER LES PROVINCES, LES MUNICIPALITÉS, LES TRANSPORTEURS, LES GROUPEMENTS DE PERSONNES HANDICAPÉES ET DE PERSONNES ÂGÉES (OU CEUX QUI LES REPRÉSENTENT) QUANT À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN OEUVRE DE CETTE POLITIQUE.

8.5. MAINTENIR LE COMITÉ CONSULTATIF DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES POUR QU'IL SURVEILLE ET ÉTUDIE LES PROGRÈS ACCOMPLIS ET RÉÉVALUER LA SITUATION DANS DEUX ANS.

RÉNOVÉES SELON DES NORMES ÉGALES OU SUPÉRIEURES À CELLES DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

7.3. LA MISE À LA DISPOSITION DES HANDICAPÉS MENTAUX, VISUELS ET AUDITIFS PAR LES TRANSPORTEURS DE SERVICES DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION GÉNÉRALE SUR LES VOYAGES D'UNE FAÇON ADAPTÉE À LEURS APTITUDES.

7.4. LA MISE À LA DISPOSITION DES PERSONNES HANDICAPÉES PAR LES GOUVERNEMENTS ET SUR SIMPLE DEMANDE DES RÈGLES ET RÉGLEMENTS RÉGISSANT LES VOYAGES D'UNE FAÇON ADAPTÉE À LEURS BESOINS ET À LEURS APTITUDES.

7.5. UNE FORMATION SPÉCIALE EN MATIÈRE D'AIDE AUX PERSONNES HANDICAPÉES À TOUTES LES PERSONNES À L'EMPLOI DES TRANSPORTEURS ET QUI SERVENT LE PUBLIC EN GÉNÉRAL.

7.6. EN CAS DE DEMANDE DE SERVICES SPÉCIAUX, LA VÉRIFICATION CONJOINTE DE LA NÉCESSITÉ DE CES SERVICES PAR LA PERSONNE HANDICAPÉE OU SON ASSISTANT(E) ET LE TRANSPORTEUR CONCERNE CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE SON TARIF.

7.7. IDÉALEMENT, LA PRESTATION DE CES SERVICES SPÉCIAUX PAR LES EXPLOITANTS DE TOUTS LES MODES DE TRANSPORT, ET, DANS LA MESURE OÙ LE MATÉRIEL LE PERMET, L'UNIFORMITÉ DE CES SERVICES D'UN TRANSPORTEUR À UN AUTRE.



## 7. ACCESSIBILITÉ RAISONNABLE ET ÉQUITABLE AUX TRANSPORTS

IL EST IMPOSSIBLE D'INDIQUER AVEC PRÉCISION LES AMÉLIORATIONS NÉCESSAIRES POUR QUE L'ACCÈS AUX SERVICES DE TRANSPORT SOIT CONSIDÉRÉ COMME "RAISONNABLE ET ÉQUITABLE." IL FAUT EN PARTICULIER TENIR COMPTE DES DÉPENSES QU'IL FAUDRAIT ENGAGER POUR RENDRE CERTAINS VÉHICULES ET TERMINUS ACCESSIBLES AUX PERSONNES HANDICAPÉES ET DE L'OPPORTUNITÉ D'UNE TELLE INITIATIVE. D'AUTRES FACTEURS À EXAMINER SONT LES DIMENSIONS, L'ÂGE ET L'ACHALANDAGE DES INSTALLATIONS, LA POSSIBILITÉ TECHNIQUE DE RÉALISER LES AMÉLIORATIONS PROPOSÉES, LES CONSÉQUENCES DE CES DERNIÈRES SUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION ET LA DURÉE DE VIE QU'ON PEUT ENCORE ATTENDRE DU MATÉRIEL DONT ON ENVISAGE LA RÉNOVATION. C'EST POURQUOI LES EXIGENCES EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ "RAISONNABLE ET ÉQUITABLE" VARIENT AVEC LE TEMPS ET SELON LES CIRCONSTANCES. EN RÉGLE GÉNÉRALE, IL FAUT VISER LES RÉSULTATS SUIVANTS:

7.1. UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ À TOUS LES MODES DE TRANSPORT EXPLOITÉS PAR LES PRINCIPAUX TRANSPORTEURS, SURTOUT S'ILS ACHÈTENT DE NOUVEAUX VÉHICULES MAIS ÉGALEMENT À LA SUITE DE LA REMISE EN ÉTAT DE VÉHICULES DÉJÀ EN SERVICE.

7.2. L'ACCÈS AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TOUS LES TERMINUS IMPORTANTS NOUVELLEMENT CONSTRUITS OU

MÊMES À LEURS BESOINS MAIS INCAPABLES DE MARCHER SEULES PEUVENT ÊTRE TENUES, LORS D'UN VOYAGE EN AVION, DE LE FAIRE EN COMPAGNIE D'UNE AUTRE PERSONNE AUX CONDITIONS PRÉCISÉES DANS LES TARIFS DU TRANSPORTEUR.

6.5. LES TRANSPORTEURS NE DEVRAIENT PAS ÊTRE OBLIGÉS DE FOURNIR DES "SERVICES SPÉCIAUX" AUX PERSONNES HANDICAPÉES QUI VOYAGENT COMME LES AIDER À RESPIRER, À MANGER OU À UTILISER LES TOILETTES. L'AIDE À L'EMBARQUEMENT OU AU DÉBARQUEMENT ET CELLE QUI PERMET À CES PERSONNES DE SE RENDRE AUX TOILETTES ET D'EN REVENIR, S'IL Y A LIEU, NE SONT PAS CONSIDÉRÉES COMME DES "SERVICES SPÉCIAUX."

6.6 IL DEVRAIT INCOMBER AUX ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION ET AUX TRANSPORTEURS D'EXPLIQUER POURQUOI IL FAUDRAIT RESTREINDRE LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES HANDICAPÉES. IL NE FAUDRAIT PAS OBLIGER LES PERSONNES HANDICAPÉES À PROUVER LEUR DROIT À UN SERVICE DONNÉ.



## 6. PRINCIPES SOUS-JACENTS

LA PRÉSENTE POLITIQUE REPOSE SUR UN CERTAIN NOMBRE DE PRINCIPES FONDAMENTAUX, SOUS RÉSERVE DE LA DESCRIPTION DE L'ACCESSIBILITÉ RAISONNABLE ET ÉQUITABLE QUI FIGURE DANS LA SECTION 7 (CI-APRÈS). CE SONT LES SUIVANTS:

6.1. LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A LA RESPONSABILITÉ DE S'ASSURER QUE LES PERSONNES VALIDES ET LES PERSONNES HANDICAPÉES DISPOSENT DE SERVICES ET D'INSTALLATIONS DE TRANSPORT RAISONNABLES, FIABLES ET ÉQUITABLES.

6.2. LES PERSONNES HANDICAPÉES QUI VOYAGENT ONT LE DROIT D'ÊTRE TRAITÉES AVEC LA MÊME DIGNITÉ, LA MÊME ÉGALITÉ D'HUMEUR ET LA MÊME CONSIDÉRATION QUE TOUTES LES AUTRES ET DE BÉNÉFICIER DES SERVICES QUI SONT D'ORDINAIRE À LA DISPOSITION DU GRAND PUBLIC.

6.3. LES PERSONNES HANDICAPÉES QUI VOYAGENT NE DOIVENT PAS ÊTRE ASSUJETTES À DES CONDITIONS ET MODALITÉS DE TRANSPORT DÉRAISONNABLES.

6.4. TOUTES LES PERSONNES HANDICAPÉES QUI VOYAGENT DEVRAIENT ÊTRE CONSIDÉRÉES COMME AUTONOMES À MOINS QU'ELLES (OU LEUR REPRÉSENTANT CHOISI) NE DÉCLARENT LE CONTRAIRE (SOUS RÉSERVE DE L'ALINÉA 6.3 CI-DESSUS). LES PERSONNES CAPABLES DE SUBVENIR ELLES-

(2) LA SANTÉ DES CANADIENS. RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LA SANTÉ AU CANADA, SBSC, 1981.

(3) ÉTABLISSEMENTS POUR MALADES CHRONIQUES, DONNÉES DU PROGRAMME DE SBSC, 1978-1979.

(4) IBID.

---

TROUBLES PSYCHIATRIQUES OU  
DIFFICULTÉS D'APPRENTISSAGE — 126,000 (2)

MALADES CHRONIQUES HOSPITALISÉS  
Y COMPRIS SOINS PSYCHIATRIQUES — 85,000 (3)

PERSONNES NON HOSPITALISÉES MAIS DANS DES  
ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS — 190,000 (4)

NOUS N'AVONS POUR LE MOMENT AUCUNE STATISTIQUE SUR  
LE NOMBRE DES OBÈSES AU CANADA.



## CAPÈES:

IL EST DIFFICILE D'OBTENIR DES STATISTIQUES EXACTES SUR LE NOMBRE DE PERSONNES QUI SONT HANDICAPÉES SUR LE PLAN DES TRANSPORTS PAR SUITE D'UNE DÉFICIENCE MENTALE (PERSONNES RETARDÉES), DE DIFFICULTÉS D'APPRENTISSAGE ET DE TROUBLES PSYCHIATRIQUES. À CAUSE DE CERTAINES RÉTICENCES DE NATURE SOCIALE, LES ENQUÊTES NE PERMETTENT GÉNÉRALEMENT PAS DE SIGNALER TOUS LES CAS. LES DONNÉES DISPONIBLES VISENT LES PERSONNES SOUFFRANT DE TROUBLES PSYCHIATRIQUES OU DE DIFFICULTÉS D'APPRENTISSAGE ET CELLES QUI REÇOIVENT DES SOINS SPÉCIAUX, MAIS ELLES NE S'APPLIQUENT PAS AUX PERSONNES MENTALEMENT HANDI-

LES HANDICAPÉS MENTAUX, LES HANDICAPÉS RURAUX, LES PERSONNES SOUFFRANT D'UN HANDICAP TEMPORAIRE, LES PERSONNES CONFINÉES CHEZ ELLES ET CELLES QUI SONT DANS DES ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS NE SONT PAS VISÉES PAR CE TABLEAU ESTIMATIF. SUR LE NOMBRE ESTIMATIF D'UN MILLION DE PERSONNES PHYSIQUEMENT HANDICAPÉES POUR LEQUEL LES LES TRANSPORTS POSENT UN PROBLÈME, 60%, SOIT 600 000, SONT ÂGÉES DE 5 À 65 ANS; ELLES FONT DONC PARTIE DE LA MAJORITÉ QUI VEUT AVOIR ACCÈS À L'ENSEIGNEMENT, AUX EMPLOIS, AUX DIVERTISSEMENTS, ETC. LES AUTRES 40% ONT PLUS DE 65 ANS. À CAUSE D'UNE ESPÉRANCE DE VIE ACCRUE ET D'AUTRES CHANGEMENTS DÉMOGRAPHIQUES, CETTE COMPOSITION DE LA POPULATION DOUBLERA PROBABLEMENT D'ICI L'AN 2000 ET DOUBLERA DE NOUVEAU D'ICI 2020.

5. LES VOYAGEURS HANDICAPÉS AU CANADA

ON ESTIME ACTUELLEMENT QU'AU CANADA, UNE PERSONNE SUR DIX EST HANDICAPÉE. À PEU PRÈS UN MILLION DE PERSONNES PHYSIQUEMENT HANDICAPÉES SONT CONSIDÉRÉES COMME HANDICAPÉES D'UNE CERTAINE FAÇON AU CHAPITRE DES TRANSPORTS. SI NOUS TRANSPOSONS LES DONNÉES AMÉRICAINES, VOICI EN GROS COMMENT SE RÉPARTIT CE MILLION DE PERSONNES HANDICAPÉES AU POINT DE VUE DES TRANSPORTS, SELON LEUR DYSFONCTIONNEMENT:

PERSONNES PHYSIQUEMENT HANDICAPÉES (1)

HANDICAPÉS VISUELS	— 165,000
HANDICAPÉS DE L'OÛIE	— 164,000
PERSONNES AYANT BESOIN D'AIDES À LA MOBILITÉ (CANNES, BÉQUILLES)	— 191,000
PERSONNES EN FAUTEUIL ROULANT	— 43,000
PERSONNES SOUFFRANT DE DYSFONCTIONNEMENTS MINEURS	— 249,000
PERSONNES AYANT DE LA DIFFICULTÉ À COMPRENDRE LES DIRECTIONS OU LES INSTRUCTIONS	— 113,000

(1) DATA BASE STUDY FOR THE IDENTIFICATION AND QUANTIFICATION OF TRANSPORTATION HANDICAPPED PERSONS IN CANADA, VOL. 1, SYSTEMS APPROACH CONSULTANTS LTD. ÉTUDE RÉDIGÉE EN 1979 POUR LE COMPTE DE TRANSPORTS CANADA.

SELON LA PRÉSENTE POLITIQUE, UNE PERSONNE HANDICAPÉE EST TOUTE PERSONNE SOUFFRANT D'UNE INCAPACITÉ PHYSIQUE OU MENTALE OU D'UNE MALADIE QUELCONQUE, PERMANENTE OU TEMPORAIRE, QUI LIMITE SON APTITUDE À UTILISER LES TRANS-  
PORTS PUBLICS. CETTE DÉFINITION ENGLOBE, ENTRE AUTRES, LES PERSONNES ÂGÉES, LES OBÈSES, LES FEMMES ENCEINTEES  
ET LES PERSONNES QUI ONT SUBI DES BLESSURES.

#### 4. DÉFINITION D'UNE PERSONNE HANDICAPÉE

SELON DES MODIFICATIONS RÉCENTES, LA LOI CANADIENNE  
SUR LES DROITS DE LA PERSONNE INTERDIT TOUTE DISCRIMINA-  
TION À L'ENDROIT DES PERSONNES HANDICAPÉES EN CE QUI  
CONCERNE L'ACCÈS AUX BIENS ET AUX SERVICES, Y COMPRIS  
LES SERVICES DE TRANSPORT.

LA CHARTRE CANADIENNE DES DROITS ET DES LIBERTÉS,  
PROMULGUÉE EN AVRIL 1982, PROTÈGE LES PERSONNES PHYSI-  
QUEMENT ET MENTALEMENT HANDICAPÉES CONTRE TOUTE DIS-  
CRIMINATION. LES PROVINCES PEUVENT TOUTEFOIS EN REJETER  
LES DISPOSITIONS ÉGALITAIRES (ARTICLE 15).



RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL UN TRAITEMENT ÉQUITABLE.”  
TRANSPORTS CANADA S’INSPIRE DE CES OBJECTIFS STRATÉGI-  
QUES POUR FAIRE SON TRAVAIL DE PLANIFICATION.

AU CANADA, LA RESPONSABILITÉ LÉGALE DANS LE DOMAINE  
DES TRANSPORTS EST PARTAGÉE ENTRE LES GOUVERNEMENTS  
FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX EN FONCTION DE SERVICES DE TRANS-  
PORT DÉTERMINÉS. LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A FONDAMEN-  
TALEMENT LE POUVOIR DE RÉGLEMENTER LES SERVICES FERRO-  
VIAIRES VOYAGEURS, LES TRANSPORTS AÉRIENS, CERTAINS  
SERVICES DE TRAVERSIER DE LA CÔTE EST, CERTAINS SERVICES  
ASSURÉS SUR DES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES, LE SERVICE  
ROADCRUISER (TRANSPORT PAR AUTOCAR) DE TERRATRANSPORT  
À TERRE-NEUVE ET D’IMPOSER DES NORMES DE SÉCURITÉ DANS  
LE CAS DES AUTOMOBILES FABRIQUÉES AU CANADA OU IMPOR-  
TÉES. LES SERVICES D’AUTOCARS EXTRAPROVINCIAUX, MÊME  
S’ILS SONT DE COMPÉTENCE FÉDÉRALE, SONT RÉGLEMENTÉS  
PAR LES PROVINCES. LES SERVICES FERROVIAIRES DE BANLIEUE  
QUE LE CN ET LE CP EXPLOITENT À TORONTO ET À MONTRÉAL  
RELEVENT ÉGALEMENT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, MAIS  
LES GOUVERNEMENTS DE L’ONTARIO ET DU QUÉBEC EN ONT  
ACCEPTÉ LA RESPONSABILITÉ. IL Y AURAIT PROBABLEMENT UN  
ARRANGEMENT SEMBLABLE SI UN SERVICE DE TRAINS DE BAN-  
LIEUE ÉTAIT INSTAURÉ À VANCOUVER. LE GOUVERNEMENT FÉDÉ-  
RAL N’A AUCUN AUTRE POUVOIR SUR LES TRANSPORTS URBAINS  
SAUF CELUI DE CONCLURE DES MARCHÉS AVEC DES SOCIÉTÉS  
PRIVÉES POUR LE TRANSPORT TERRESTRE EN DIRECTION ET EN  
PROVENANCE DES AÉROPORTS.

LA PRÉSENTE POLITIQUE EST FONDÉE SUR LA LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS (LNT) (ARTICLE 3), QUI MENTIONNE UN "... SYSTÈME ÉCONOMIQUE, EFFICACE ET ADEQUAT DE TRANSPORT UTILISANT AU MIEUX TOUS LES MOYENS DE TRANSPORT DISPONIBLES AU PRIX DE REVIENT GLOBAL LE PLUS BAS..." EN OUTRE, TRANSPORTS CANADA A ÉLABORÉ NEUF OBJECTIFS STRATÉGIQUES AU MILIEU DES ANNÉES 70, DONT TROIS SE RAPPORTENT À LA POLITIQUE PRÉCITÉE: L'OBJECTIF N° 4, "UN DEGRÉ DE SÉCURITÉ SUFFISANT," L'OBJECTIF N° 5, "GARANTIR AUX CANADIENS UN ACCÈS RAISONNABLE AU RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL" ET L'OBJECTIF N° 8, "GARANTIR AUX USAGERS DU

### 3. HISTORIQUE

CONFORMÉMENT À LA LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS, LA POLITIQUE PERMETTRA D'ASSURER AUX PERSONNES HANDICAPÉES UN ACCÈS SÛR, RAISONNABLE ET JUSTE AUX SERVICES DE TRANSPORT QUI RELEVENT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET DE SUPPRIMER LES OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS, TANT MATÉRIELS QUE COMPORTEMENTAUX, AUXQUELS SE HEURTENT LES PERSONNES HANDICAPÉES.

## 2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE QUE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS A TENUE EN NOVEMBRE 1979 SUR LES DIFFICULTÉS DE VOYAGER QU'ÉPROUVENT LES PERSONNES HANDICAPÉES.

# POLITIQUE RELATIVE AU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

## MINISTRE DES TRANSPORTS

### 1. BUT

LE PRÉSENT DOCUMENT CLARIFIE, À L'INTENTION DE TOUS LES PRESTATAIRES ET BÉNÉFICIAIRES DE SERVICES, LES PRINCIPES ET LES PLANS D'ACTION QUE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A ADOPTÉS POUR ASSURER AUX PERSONNES HANDICAPÉES L'ACCÈS AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT QUI RELEVENT DE SA COMPÉTENCE. LE GOUVERNEMENT Y DÉCLARE SON INTENTION DE TRAVAILLER À L'INSTALLATION DE LA POLITIQUE QUI FIGURE CI-APRÈS DANS LA SECTION 2. IL PRÉNDRA DES MESURES POUR ASSURER LA MISE EN PLACE DE RÉGLEMENTS ET DE PROGRAMMES EN VUE D'EXÉCUTER CETTE POLITIQUE ET D'INFORMER LE PUBLIC SUR LES ACTIVITÉS EXERCÉES.

LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES A ÉTÉ ÉLABORÉE PAR TRANSPORTS CANADA ET LE COMITÉ CONSULTATIF DU MINISTRE SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES. ELLE COURONNE DEUX ANNÉES D'EFFORTS PENDANT LESQUELLES UNE ACTIVITÉ INTENSE A ÉTÉ DÉPLOYÉE PAR LES PERSONNES HANDICAPÉES ELLES-MÊMES OU EN LEUR NOM, NOTAMMENT LORS DE LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LES TRANSPORTS CONVOQUÉE PAR LA COALITION DES ORGANISMES PROVINCIAUX REPRÉSENTANT LES HANDICAPÉS ET



PARTICIPE À CE TRAVAIL, EN PARTICULIER LE COMITÉ CONSULTATIF DU TRANSPORT DES HANDICAPÉS, QUI NOUS A BEAUCOUP AIDÉS À FORMULER LA POLITIQUE EN QUESTION.

JE RECONNAIS QUE CETTE POLITIQUE EST ÉNONCÉE SOUS LA FORME DE PRINCIPES GÉNÉRAUX. CEPENDANT, LE SUCCÈS DANS CE DOMAINE, SERA MESURÉ, EN FIN DE COMPTE, PAR LES AMÉLIORATIONS QUE NOUS APPORTERONS À LA MOBILITÉ DE MILLIERS DE CANADIENS AFIN QU'ILS PUISSENT JOUIR D'UNE PLUS GRANDE ÉGALITÉ ET LIBERTÉ POUR PRENDRE LEUR PLACE DANS NOTRE SOCIÉTÉ.

IL EXISTE DE VÉRITABLES PROBLÈMES TECHNIQUES ET ADMINISTRATIFS QU'IL NOUS FAUT RÉSOUDRE. CETTE POLITIQUE DÉMONTRE NOTRE VOLONTÉ DE S'ATTAQUER À CES PROBLÈMES ET D'ALLER DE L'AVANT DANS LEUR SOLUTION.

L. J. & A. J.

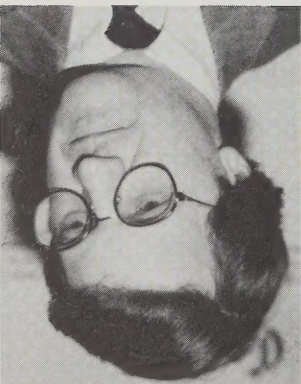


Transports Canada

L'hon. Lloyd Axworthy  
Ministre

Transport Canada

Hon. Lloyd Axworthy  
Minister



## POLITIQUE RELATIVE AU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES

LA POLITIQUE DE TRANSPORTS CANADA SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES TRADUIT L'INTENTION DU MINISTÈRE DE FAIRE EN SORTE QUE TOUTES LES TRANSPORTÉES QUI RELÈVENT DE LA COMPÉTENCE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ASSURENT À CES PERSONNES DES DÉPLACEMENTS SÛRS, FIABLES ET ÉQUITABLES. ELLE FAIT PARTIE DE LA RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION 83 DU RAPPORT *OBSTACLES*, QUI FAISAIT ÉTAT DE LA NÉCESSITÉ D'ÉLABORER UNE POLITIQUE NATIONALE SUR LE TRANSPORT DES HANDICAPÉS.

IL NOUS A FALLU DEUX ANS POUR ÉLABORER CETTE POLITIQUE, QUI NOUS A OBLIGÉS À CONSULTER DE NOMBREUX GROUPES, Y COMPRIS LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX, LES TRANSPORTÉES ET LES ORGANISMES REPRÉSENTANT LES CON-SOMMATEURS HANDICAPÉS. JE REMERCIE TOUTS CEUX QUI ONT

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

N° de cat. T22-63/1983

ISBN 0-662-52806-9

Ce document est également disponible en cassette et en braille.  
Couverture: Monte-charge pour fauteuil roulant à la gare de Kingston.



**POLITIQUE  
RELATIVE AU  
TRANSPORT DES  
PERSONNES  
HANDICAPÉES**

Transport Canada  
L'hon. Lloyd Axworthy  
Ministre

